

Obsah

1	Identifikační údaje	2
1.1	Stavba	2
1.2	Zadavatel/objednatel	2
1.3	Zhotovitel	2
2	Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	3
3	Vyhodnocení průzkumů a podkladů	7
4	Vztahy PK k ostatním objektům stavby	9
5	Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů.....	10
6	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění ochrana PK.....	11
7	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	12
7.1	Dopravní značení trvalé	12
7.2	Dopravní značení dočasné	13
8	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	13
9	Vazby na případné technologické vybavení	13
10	Přehled provedených výpočtů	13
11	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	13

Příloha č. 1 - Propustky

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba

Údaje o stavbě

název stavby:

II/114 Živohošť – Neveklov

místo stavby:

Středočeský kraj

Okres Benešov

katastrální území:

Jablonná n/vl. 656151), Blažim n/vl. (605531), Bělíce (601951), Stranný (756202), Neveklov (704

1.2 Zadavatel/objednatel

Objednatel dokumentace:

Středočeský kraj

Zborovská 81/11

150 21 Praha 5

IČ: 70891095, DIČ: CZ 70891095

1.3 Zhotovitel

Zpracovatelé:

Zpracovatelský útvar:

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.

Národní 984/15,

110 00 Praha 1

IČ: 485 88 733, DIČ: CZ 485 88 733

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Martin Daniel
(č.a. 0010679)

Mott MacDonald

Zpracovatelé jednotlivých částí komunikace:

Objekty pozemních komunikací:

Ing. Viliam Stančík
(č.a. 0000149).

Mott MacDonald

Ing. Marek Smetana

propustky:

Ing. Pavel Raindl

Mott MacDonald

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Rekonstrukce silnice II/114 je hlavním objektem stavby. Rekonstrukce vychází se stávajícího stavebně-technického stavu a reflektuje ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic – říjen 2004.

Návrh rekonstrukce a stavebních úprav silnice nezahrnuje úsek v rozmezí km 0.00 – 9.500 v plném rozsahu. Objekt je rozdělen dle vyhodnocení diagnostického průzkumu vozovky a dle posouzení aktuálního stavebně technického stavu na části, které budou součástí řešených stavebních úprav a zahrnují nutnou rekonstrukci.

Náplní vybraných částí úseku objektu je rekonstrukce silnice v celé šíři stávající koruny – cca 7,0 – 9,0 m, pročištění podélného systému odvodnění a doplnění zádržného systému. V trase rekonstruované silnice se nachází dvanáct úrovnových křižovatek plus sjezdy na pozemky a polní cesty, případně obytné zóny v intravilánech obcí. Začátek úseku ZÚ v km 0,0 byl upřesněn při místním šetření a odpovídá provoznímu staničení silnice II/114 v km 47,504. Je situován za konec mostu ev.č.114-027 u Živohošti přes Slapskou přehradu. Most není součástí této akce. Konec úseku KÚ je ve staničení 9,5km před křižovatkou se silnicí II/105 před Neveklovem. Křižovatka není součástí této akce. Návrhová rychlost $V_n = 70$ km/h.

Součástí dokumentace pro stavební povolení (DSP) je stavební objekt SO 101.1 a stavební objekt 101.2. Rozdělení SO slouží stavebníkovi pro potřeby plnění podmínek stanovených dotačním programem IROP. Toto rozdělení bude dále upřesněno v navazujícím projektovém stupni PDPS.

Hlavní objekt rekonstrukce II/114 má celkovou délku 7,930 km.

Náplní objektu je rekonstrukce silnice v rozsahu zpevněné části vozovky a v obnově odvodnění, které je základní podmínkou dle závěru diagnostického průzkumu pro splnění podmínky životnosti silnice na požadovanou dobu 25 let. Obnova odvodnění spočívá v důkladném pročištění příkopů s případným doplněním betonového zpevnění (příkopové betonové tvárnice) v úsecích s podélným sklonem přes 3%. Silnice se dostává do střetu s obcemi Blažim, Stranný, Břevnice a dále s úrovnovým připojením vedlejších silnic. Náplní stavby není řešení stávajících úrovnových křižovatek. Úprava spočívá jen výškovou úpravou oproti stávající nivelety o 60 mm na pozemku kraje. Mimo obnovu konstrukce vozovky ve smyslu zajištění životnosti 25 let, je další nákladnou položkou rekonstruované silnice, je zabezpečovací zařízení v souladu s ČSN 736101 a TP 114 doplněním ocelového svodidla.

Součástí rekonstrukce není most Živohošť přes v.n. Slapy.

Pozn: Je nutné upozornit na skutečnost, že v případě plánované rekonstrukce mostu je potřeba most doplnit o zádržný systém tzn. o svodidlo s napojením na svodidla před mostem, případně snížit rychlost na mostě na max.60km/h.

Začátek svodidel v tomto projektu je situován za konec mostu. Je zde navržena tuhá konstrukce z kotveného betonového svodidla (vpravo i vlevo 4m; H2) do betonového podkladu s napojením na ocelové svodidlo N2.

Ocelové svodidlo s úrovní zadržení N2 vlevo

- 0.004-0.068 zakotveno v bet. svodidle – dl.64m
- 0.266-0.326 dl.60m
- 0.326-0.610 dl.284m (Výměna stávajícího svodidla za nové)

- 0.610-0.864 dl.254m
- 0.955-1.161 dl.206m
- 8.945-9.033 dl.88m

Ocelová svodidla vpravo

- 0.004-0.024 zakotveno v bet. svodidle – dl.20m, úroveň zadržení N2
- 0.040-0.120 dl.80m, úroveň zadržení N2
- 1.927-2.259 dl.332m, úroveň zadržení N2
- 2.263-2.459 dl.196m, úroveň zadržení N2
- 3.620-3.828 dl.208m, úroveň zadržení N2
- 3.836-3.896 dl.60m, úroveň zadržení N2
- 4.910-4.965 dl.55m, úroveň zadržení N2
- 5.010-5.052 dl.42m, úroveň zadržení N2
- 5.387-5.699 dl.312, 5.387 - 5.411 úroveň zadržení H1, 5.411-5.699 úroveň zadržení N2
- 5.699-5.710 dl.11m, úroveň zadržení N2
- 5.720-5.779 dl.59m, úroveň zadržení N2
- 6.555-6.671 dl.116m, úroveň zadržení H1
- 7.032-7.047 dl.14m

Stávající směrový průběh silnice kříží případně jdou v souběhu inženýrské sítě společnosti ČEZ a CETIN.. Podzemní křížení bude ochráněno půlenou chráničkou.

Před zahájením stavby zhotovitel provede ověření všech inženýrských sítí nacházející se v tělese komunikace, které musí zhotovitel v průběhu stavby ochránit. Projekt nepředpokládá s jejich přeložkou. Poloha inženýrských sítí je pouze orientačně, před zahájením stavebních prací se musí sítě přesně lokalizovat a zaměřit. Výškový průběh bude ověřen ručně kopanou rýhou.

Součástí objektu je odstranění stávajících dopravních značek dotčených stavbou, očištění a po proběhnutí stavby zpětné osazení včetně doplnění chybějícího svislého a vodorovného dopravního značení.

Začátek úpravy v km 0,000 = 47,530 (silniční staničení) je situován před **most Živohošť přes VD Slapy**.

Oprava rekonstrukce SO 101.1 je prováděna na úsecích

- | | |
|--------------------|-----------|
| • ZU 0,0 - 4,300 | dl. 4300m |
| • 4,910 – 4,965 | dl. 55m |
| • 5,010 – 5,130 | dl. 120m |
| • 5,145 – 5,710 | dl. 565m |
| • 5,720 – 6,960 | dl. 1240m |
| • 7,135 – 7,240 | dl. 105m |
| • 7,320 – 7,560 | dl. 240m |
| • 7,605 – 7,720 | dl. 115m |
| • 7,770 – 7,920 | dl. 150m |
| • 8,020 – 8,200 | dl. 180m |
| • 8,640 – KÚ 9,500 | dl. 860m |

Podrobné směrové prvky oblouky jsou vyznačeny v jednotlivých situacích. Komunikace prochází územím převážně zemědělským obdělávaným s výjimkou začátku, kde vlevo je lesní komplex až po napojení silnice z Nebřichu.

Začátek úseku ZÚ v km 0,0 byl upřesněn při místním šetření a odpovídá provoznímu staničení silnice II/114 v km 47,504. Je situován za mostu ev.č.114-027 u Živohošti přes Slapskou přehradu. Most není součástí této akce. Konec úseku KÚ je ve staničení 9,5km před

křižovatkou se silnicí II/105 před Neveklovem. Křižovatka není součástí této akce. Návrhová rychlost $V_n = 70$ km/h.

- začátek úseku ZÚ = km 0,000 00 = km 47,504 (provozní staničení II/114)
- konec úseku KÚ = km 9,500 00
- délka úpravy SO 101.1 7,930 km
- kategorie silnice II/114 dle stávajícího stavu
- návrhová rychlost: $v_n = 70$ km/h
- Základní příčné uspořádání dle stávajícího stavu
 - jízdní pruhy 2 x 3,25 m (proměnná)
 - vodící proužky 0,125 m
 - zpevněné krajnice 0,125 m
 - nezpevněné krajnice 0,75 m (z toho 0,50 m se započítává do volné šířky)
 - v případě osazení silničního svodidla se nezpevněná krajnice rozšíří o 0,75 m

Návrhové prvky vyplývají ze stávajícího stavu komunikace a silničního pozemku.

- minimální poloměr směrových oblouků je 140 m.
- maximální podélný spád nivelety je 7,00%.
- minimální poloměr vypuklého výškového oblouku je 1200 m
- minimální poloměr vydatého výškového oblouku je 800 m

Základní příčný sklon je navržen střešovitý 2,5%, ve směrových obloucích dostředný jednostranný s minimální hodnotou 2,5% a maximální 5,5%.

Úrovňové křižovatky jsou v místech napojení obcí na silnici II/114

Stávající úrovňové křižovatky se nacházejí v:

km 1,180	napojení obce Nebřich
km 3,120	napojení obce Blažim
km 3,400	napojení obce Blažim
km 3,830	napojení obce Blažim
km 3,860	napojení Chlumu u Blažimu
km 5,150	napojení obce Bělce
km 7,750	napojení obce Lhotka
km 9,300	napojení obce Tloskov

V délce trasy se nacházejí sjezdy obsluhující přilehlé pozemky a sjezdy na účelové komunikace. Součástí rekonstruované vozovky jsou i autobusové zastávky situované na průběžné vozovce bez zálivu.

Rekonstrukce silnice II/114 je prováděna jen na pozemcích ve správě Středočeského kraje.

Konstrukce vozovky je netuhá s obrušnou vrstvou z asfaltového betonu obrušného ACO 11 modifikovaného PMB 45/80-60. Skladba konstrukčních vrstev je navržena ve čtyřech variantách .

Km 0,000-3,800	v tloušťce	0,290 m jen SO 101.1
Km 3,800-9,500	v tloušťce	0,310 m jen SO 101.1
V obci	- „ -	0,500 m jen SO 101.1
V místě nového propustku		0,450 m jen SO 101.1

V km 0,000-9,500 extravilánu je podkladní vrstva provedena recyklací stávajících podkladních vrstev část asfaltu a zbytek z penetračního makadamu a štěrku (RS AC C3/43 dle TP 208). V celém rozsahu stávající silnice se ofrézuje asfaltová vrstva v tloušťce 50 mm a uskladní na dvoře SÚS.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Pro zpracování dokumentace byly použity především tyto podklady:

- [1] Zákres stávajících sítí od jednotlivých správců
- [2] Katastrální mapa zájmového území
- [3] Geodetické zaměření zájmového území
- [4] Diagnostický průzkum vozovky (ESLAB, spol. s r.o. 2018)
- [5] Akustická studie (Greif-akustika, s.r.o. 2018)

V současné době hluk z dopravy na komunikaci II/114 překračuje v chráněných venkovních prostorech staveb sedmi objektů, které leží přímo u komunikace v obcích Stranný a Břevnice, hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Rekonstrukcí komunikace nedojde k žádnému navýšení hluku z dopravy ve sledovaných kontrolních bodech reprezentující chráněné venkovní prostory staveb. Realizací nového povrchu vozovky dojde ke snížení hluku z dopravy na komunikaci.

Provoz kamenolomu Kámen Zbraslav, a.s. je zahrnut do výpočtu v denní době a není pro závěry akustického posouzení rozhodující. V noční době, která je pro závěry akustické studie rozhodující, z kamenolomu nevyjíždí žádná vozidla. Pracovní doba je od 6:00 hod do 14:30 hod.

Tab.10 Vypočítané hladiny hluku v chráněných venkovních prostorech staveb – rok 2000 a rok 2016 (akustická studie – Greif-akustika 2018)

KB	Podlaží	Denní doba, LAeq,16h [dB]		Noční doba, LAeq,8h [dB]	
		Před realizací	Hyg. limit	Před realizací	Hyg. limit
BR01 čp.8	1.NP	57,8	60	51,3	50
BR01 čp.8	2.NP	57,7	60	51,2	50
BR02 čp.4	1.NP	59,2	60	52,8	50
BR03 čp.9	1.NP	60,8	60	54,4	50
BR04 čp.6	1.NP	61,6	60	55,2	50
BR04 čp.6	2.NP	61	60	54,6	50
ST01 čp.36	1.NP	60,2	60	53,7	50
ST02 čp.32	1.NP	59,1	60	52,6	50
ST03 čp.1	1.NP	61,6	60	55,1	50
ST03 čp.1	2.NP	61,2	60	54,7	50

V současné době dochází k překročení hygienických limitů pouze u sedmi objektů na cele trase. Jedná se o objekty, které dělí od komunikace pouze průhledný plot, případně předzahrádka.

Pro snížení hlukové zátěže vypočtené dle akustické studie (viz výše tabulka 10) projektant navrhnul jinou obrusnou vrstvu v intravilánu obcí Stranný a Blažim v km 6,700 - 7,200 a 8,500 – 8,700. Jedná se o asfaltový beton pro velmi tenké vrstvy se sníženou hlučností BBTM8 NH modifikovaného CRMB 25/55-60 dle TP 259.

Nový návrh obrusné vrstvy zajistí snížení hlukové zátěže dle TP 259 Tabulka B.1: Hodnoty snížení hlučnosti asfaltových obrusných vrstev se sníženou hlučností. Zde je dokladováno běžné snížení hlučnosti použitím vrstvy BBTM8 NH o 3,0-4,0 dB. Po použití modifikovaného

asfaltu CRMB 25/55-60 dojde k dalšímu snížení hlučnosti, což v našem případě znamená splnění hygienických limitů pod 60dB ve dne a 50 dB v noci.

Poloha inženýrských sítí je pouze orientačně, před zahájením stavebních prací se musí sítě přesně lokalizovat a zaměřit. Výškový průběh bude ověřen ručně kopanou rýhou.

Stávající směrový průběh silnice kříží případně jdou v souběhu inženýrské sítě společnosti ČEZ a CETIN.. Podzemní křížení bude ochráněno půlenou chráničkou.

Před zahájením stavby zhotovitel provede ověření všech inženýrských sítí nacházející se v tělese komunikace, které musí zhotovitel v průběhu stavby ochránit. Projekt nepředpokládá s jejich přeložkou.

Součástí objektu je odstranění stávajících dopravních značek dotčených stavbou, očištění a po proběhnutí stavby zpětné osazení včetně doplnění chybějícího svislého a vodorovného dopravního značení.

4 VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

V rozsahu dočasného záboru stavby se nachází stávající inženýrské sítě, jejichž poloha je uvedena v koordinační situaci stavby.

Před zahájením stavebních prací na objektu je třeba zajistit vytýčení všech inženýrských sítí správci těchto sítí. Ověření polohy a hloubky sítí bude provedeno ručně kopanou kontrolní rýhou. Obdobně bude řešena i trubka místního vodovodu. Případná ochrana kabelů a vodovodu bude řešena půlenou chráničkou. Ochrana podzemních vedení byla projednána se správcem sítí ČEZ a CETIN a správcem vodovodu telefonicky.

Seznam stavebních objektů		Investor	Správce	Vlastník
Řada 000 - Objekty přípravy staveniště				
SO 020	Příprava území	KSUS	stavba	-
Řada 100 - Objekty pozemních komunikací				
SO 101.1	Silnice II/114	KSUS	KSUS	KSUS
SO 101.2	Silnice II/114 – část opravy	KSUS	KSUS	KSUS
SO 101.3	Silnice II/114 - část údržby	KSUS	KSUS	KSUS
SO 161	DIO	KSUS	stavba	-
Řada 800 - Objekty úpravy území				
SO 05-806	Vegetační úpravy	KSUS	Vlastníci pozemků	Vlastníci pozemků

Pozn.: SO 101.2; SO 101.3 - Rozdělení uvedeno pouze z koordinačních důvodů pro potřeby investora v souvislosti s podmínkami spolufinancování Evropského fondu pro regionální rozvoj – Integrovaným regionálním operačním programem.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

V intravilánu je návrh konstrukce v souladu s doporučením diagnostiky, tzn. kompletní výměna konstrukce vozovky. (Skladba č.3).

Pro snížení hlukové zátěže vypočtené dle akustické studie projektant navrhnul jinou obrusnou vrstvu v intravilánu obcí Stranný a Blažim v km 6,700 - 7,200 a 8,500 – 8,700. Jedná se o asfaltový beton pro velmi tenké vrstvy se sníženou hlučností BBTM8 NH modifikovaného CRMB 25/55-60 dle TP 259. Nový návrh zajistí snížení hlukové zátěže pod hranici hygienických limitů viz. TP 259 Tabulka B.1: *Hodnoty snížení hlučnosti asfaltových obrusných vrstev se sníženou hlučností.*

Asfalt. beton obrusný modif.	BBTM8 NH CRMB 25/55-60	40 mm	ČSN EN 13108-2, TP 259
Spojovací postřik modif.	PS CP	0,40 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton ložní modif.	ACL 16 S PMB 25/55-60	60 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN736121
Spojovací postřik modif.	PS CP	0,40 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton podklad. modif.	ACL 16 S 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN736121
Posyp kamenou drtí fr. 4/8		3,0 kg/m ²	
Infiltrační postřik	PI C	0,60 kg/m ²	ČSN 736129
Mechanicky zpev. kamenivo	MZK 0/32 G _A	150 mm	ČSN 736126-1
Štěrkožt'	ŠD 0/32 G _E	200 mm	ČSN 736126-1
Celkem		500 mm	

Edef,2 na horní vrstvě MZK min.130 MPa

Edef,2 na horní vrstvě ŠD_A min. 80 MPa

Edef,2 na pláni min. 45 MPa

Navýšení nivelety oproti původní je + 30 mm

Nová konstrukce v místě výstavby nového propustku (skladba č.4)

Asfalt. beton obrusný modif.	ACO 11 S PMB 45/80-60	40 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN 736121
Spojovací postřik modif.	PS CP	0,40 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton ložní modif.	ACL 16 S PMB 25/55-60	60 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN736121
Spojovací postřik modif.	PS CP	0,40 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton podklad. modif.	ACL 16 S 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN736121
Posyp kamenou drtí fr. 4/8		3,0 kg/m ²	
Infiltrační postřik	PI C	0,60 kg/m ²	ČSN 736129
Mechanicky zpev. kamenivo	MZK 0/32 G _A	150 mm	ČSN 736126-1
Štěrkožt'	ŠD 0/32 G _E	150 mm	ČSN 736126-1
Celkem		450 mm	

Edef,2 na horní vrstvě MZK min.120 MPa

Edef,2 na horní vrstvě ŠD_A min. 70 MPa

Edef,2 na pláni min. 45 MPa

Navýšení nivelety oproti původní je + 60 mm

Kompletní rekonstrukce vyžaduje odtěžený materiál kontaminovaný PAU likvidovat na specializovaných skládkách, případně využít při opravě v extravilánu (sanace okrajů vozovky).

Konstrukce v extravilánu km 0,000-3,800 (skladba č. 1)

Asfalt. beton modif.	ACO 11 S	PMB 45/80-60	40 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN 736121
Spojovací postřik modif.	PS CP		0,40 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton ložní modif.	ACL 16 S	PMB 25/55-60	60 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN736121
Spojovací postřik modif.	PS CP		0,40 kg/m ²	ČSN 736129

Výztužný skelný kompozit se samolepícím spodním povrchem s min. velikostí ok 25x25 mm a tahovou pevností 100 kN s polymerním povlakem skelných vláken s šířkou role 1,50 a 2,00 m instalovaný na celou šířku a délku komunikace.

Vyrovnávací vrstva	ACO 8	30 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS C	0,60 kg/m ²	ČSN 736129
Recyklace za studena in situ	RS CA 0/63	250 mm	TP 208

Celkem **380 mm**

Navýšení nivelety oproti původní je + 60 mm

Konstrukce v extravilánu km 3,800-9,500 (skladba č.2)

Asfalt. beton modif.	ACO 11 S	PMB 45/80-60	40 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN 736121
Spojovací postřik modif.	PS CP		0,40 kg/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton ložní modif.	ACL 16 S	PMB 25/55-60	60 mm	ČSN EN 13108-1 ČSN736121
Spojovací postřik modif.	PS CP		0,40 kg/m ²	ČSN 736129

Výztužný skelný kompozit se samolepícím spodním povrchem s min. velikostí ok 25x25 mm a tahovou pevností 100 kN s polymerním povlakem skelných vláken s šířkou role 1,50 a 2,00 m instalovaný na celou šířku a délku komunikace.

Vyrovnávací vrstva	ACO 8	50 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS C	0,60 kg/m ²	ČSN 736129
Recyklace za studena in situ	RS CA 0/63	250 mm	TP 208

Celkem **400 mm**

Navýšení nivelety oproti původní je + 60 mm

V místech napojování stávajících a nových konstrukčních vrstev komunikace, bude provedeno zazubení v obrusné vrstvě o šířce min. 0,50 m jak v příčném i podélném směru 0,20 m.

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ OCHRANA PK

Stávající režim odvedení povrchových vod zůstává zachován. Součástí opravy komunikace bude pročištění stávajících příkopů do hloubky min. 0,20 m pod úroveň vrstvy recyklace.

V obci Břevnice jsou navrženy podélné drenáže DN 100 mm zaústěny do stávajícího systému odvodnění. Součástí rekonstrukce je 24 propustků z toho bude nutno 7 propustku s úplnou výměnou a 1 bude zrušen. U 4 propustku nelze zhodnotit jejich stav, nebyly nalezeny nebo jsou zasypány.. Celkový počet propustků vychází z podkladů pasportu silnic z roku 1984 a místního šetření.

Popis stávajícího stavu a způsob opravy je popsán v příloze č. 1 této zprávy, výkresová část je součástí přílohy B6.

7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

7.1 Dopravní značení trvalé

Svislé dopravní značení

Stávající svislé dopravní značení bude před stavebními pracemi odstraněno. Po ukončení bude osazeno nové svislé dopravní značky třídy 2 a oproti původnímu bude doplněno. Návrh na doplnění svislého dopravního značení je zkonzultován policií ČR – Dopravní inspektorát Benešov viz. výkres A.3 - *Koordinační situace*. Směrové sloupky budou odstraněny a po dokončení stavby budou osazeny nové. V oblastech, které jsou součástí biokoridoru nebo v oblastech, které jsou vyhodnoceny jako nebezpečné z hlediska srážky se zvěří budou sloupky osazeny odrazkami bránícími zvěři ke vstupu na komunikaci podle TP 130 – odrazky proti zvěři.

Odrázky proti zvěři budou umístěny na směrové sloupky v úsecích:

Po levé straně komunikace:

- | | |
|-----------------|----------|
| • 0,100 – 0,300 | dl. 200m |
| • 0,600 – 0,800 | dl. 200m |
| • 1,000 – 1,500 | dl. 500m |
| • 2,800 – 3,200 | dl. 400m |
| • 4,500 – 5,200 | dl. 700m |
| • 8,900 – 9,200 | dl. 300m |

Po pravé straně komunikace:

- | | |
|-----------------|----------|
| • 0,100 – 0,300 | dl. 200m |
| • 0,600 – 0,800 | dl. 200m |
| • 1,000 – 1,500 | dl. 500m |
| • 1,800 – 2,000 | dl. 200m |
| • 3,900 – 4,200 | dl. 300m |
| • 7,800 – 8,500 | dl. 700m |
| • 9,200 – 9,400 | dl. 200m |

V místech sjezdů na pozemky budou osazeny sloupky Z11g.

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení musí být provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na stávající VDZ. Materiál musí být schválen MD k užití na pozemních komunikacích v ČR. Vodorovné dopravní značení musí splňovat požadavky ČSN EN 1436.

Návrh dopravního značení byl zpracován v souladu s platnými předpisy, zejména:

- zákon č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- vyhláška č.394/2015 Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- technické podmínky TP 65 "Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích"
- technické podmínky TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK“.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou fázích. Nejprve se provede barvou a po stabilizování vlastností povrchu se provede druhá fáze, tedy značení z dvousložkové bílé barvy retroreflexní úpravě.

Návrh vodorovného dopravního značení je zkontrolován policií ČR – Dopravní inspektorát Benešov viz. výkres A.3 - *Koordinační situace*.

7.2 Dopravní značení dočasné

Zahrnuje dopravně inženýrské opatření po dobu výstavby (např. provizorní usměrnění provozu, provizorní světelná signalizace atd.) na komunikacích dotčených stavbou. Návrh tohoto opatření je součástí přílohy A6 – Zásady Organizace Výstavby.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Z důvodu minimální šířky stávající vozovky v úseku km 5,140-9,500 bude rekonstrukce silnice II/114 prováděna za vyloučeného provozu. Silniční provoz bude směřován po objízdě komunikací Neveklov – Jablonná – Bělčice. Stavební úsek km 0,000-5,140 bude rekonstrukce silnice II/114 provádět po polovinách viz. E- Zásady organizace výstavby.

9 VAZBY NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Oprava nemá vazby na technologické vybavení.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Posouzení navržených konstrukcí vozovky bylo provedeno systémem LAIMED.

11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Celé staveniště musí být zabezpečeno tak, aby bylo minimalizováno riziko úrazu pro kolemjdoucí i pro vozidla, tj. předepsaným způsobem označeno, osvětleno a zabezpečeno.

Z hlediska silniční dopravy

Komunikace bude po dobu výstavby částečně nebo zcela uzavřena dle fáze výstavby. Před realizací je tedy nutné řešit dodavatelem stavby umístění provizorního dopravního značení po dobu výstavby. .

Z hlediska pěších tras

Pěší budou směřováni, pokud možno mimo staveniště. Pokud to nebude možné hlavně v prostoru rekonstrukce v obci, bude nutné zajistit pohyb pěších i přes staveniště. V případě, že staveniště bude lokálně oploceno přenosným zábradlím, musí odpovídat požadavkům TP 66, čl. 4.5.2, 4.5.3. Musí mít tedy hladký povrch bez ostrých hran a musí být doplněno dotykovou lištou pro nevidomé (0,2 – 0,3 m nad chodníkem). Vždy bude zachována průchozí šířka provizorní bezbariérové trasy 1,5 m (v souladu s principy vyhlášky 398/2009 Sb.). Dále je nutné zajistit provizorní „místa pro přecházení“ přes komunikaci.

Pohyb pěších v extravilánu bude minimální, proto se nepočítá s úpravou pěších tras během výstavby.

Praha, srpen 2018

Zpracoval: Ing. Viliam Stančík